

ผู้ว่าฯ รฟท. ป้ายแดง

ส่งสัญญาณ-จัดที่ดินรอบสถานี สร้างรายได้



ภาคใต้โครงการ
ผู้จัดการใหญ่
ผู้บริหารสายงาน
กำกับกฎเกณฑ์และ
กฎหมาย และเลขานุการ
ธนาคารกรุงไทย ที่ข้ามห้วยมาคว้า
ตำแหน่งผู้ว่าการการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) คนนอก
ล่าสุดได้เปิดตัวอย่างเป็นทางการครั้งแรก

นายนิรุฒ มณีพันธ์ ผู้ว่าการรฟท. ให้สัมภาษณ์ภายหลังการแถลงนโยบายและทิศทางการดำเนินงานขององค์กรในอนาคตว่า ช่วง 2 เดือนที่ผ่านมา เริ่มจากการลงพื้นที่ดูงาน รวมถึงปัญหาที่เกิดจากความตั้งใจและไม่ตั้งใจของประชาชนที่มีการรุกเข้ามามีพื้นที่ของรฟท. ทั้งนี้ได้มีมาตรการดูแลเตรียมความพร้อมในการดูแลประชาชนผู้มาใช้บริการมาอย่างต่อเนื่อง

ขับเคลื่อน 3 ด้าน

1.การเป็นผู้ให้บริการระบบรางของรัฐที่ดีที่สุดในอาเซียนภายในปี 2570 โดยการกำกับงานโครงการรถไฟทางคู่ เฟส 1 ที่อยู่ระหว่างการก่อสร้างแล้วเสร็จ รวมถึงแผนงานก่อสร้างรถไฟทางคู่ เฟส 2 ให้มีความต่อเนื่อง รวมถึงการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนาดใหญ่ เช่น สถานีกลางบางซื่อ สถานีแม่น้ำ และสถานีมีกกะสัน ซึ่งโครงการเหล่านี้จะเป็นส่วนสำคัญในการพัฒนา

เศรษฐกิจของประเทศ

2.การเพิ่มรายได้และลดค่าใช้จ่าย

โดยมุ่งเน้นการสร้างรายได้ทั้งธุรกิจหลัก ไม่ว่าจะเป็นเรื่องของการขนส่งสินค้าและผู้โดยสาร และธุรกิจที่ไม่ใช่ธุรกิจหลัก เช่น ที่ดินของการของ รฟท.เพื่อสร้างรายได้และประโยชน์สูงสุดต่อองค์กร โดยมีการเพิ่มพันธมิตรทางธุรกิจต่างๆทั้งภาครัฐและเอกชน นอกจากนี้ยังมุ่งเน้นในการบริหารต้นทุนอย่างมีประสิทธิภาพ ในส่วนบริหาร

ไม่อยู่ในสภาพใช้งาน เช่น ซากสิ่งของเหลือใช้ ตู้รถไฟเก่าหมอนไม้ เศษเหล็ก เป็นต้น ขณะที่การลดค่าใช้จ่าย และการบริหารต้นทุนอย่างมีประสิทธิภาพ การใช้เทคโนโลยีเข้ามาช่วยดำเนินงาน และบูรณาการข้อมูลจะเป็นการช่วยลดต้นทุนในการดำเนินงาน และ



สายสีแดงก่อสร้างแล้วเสร็จเรียบร้อยให้บริการทันที ถึงแม้ว่าดำเนินการในรูปแบบพีพีพีไม่กับ

ที่ดินของการรถไฟฯ ได้มีการจัดทำระบบฐานข้อมูลสารสนเทศภูมิศาสตร์ระบบแผนที่ (GIS) เพื่อให้มีฐานข้อมูลที่ดินทั้งหมด จะได้นำมาสร้างประโยชน์สูงสุดให้กับองค์กรได้ต่อไป นอกจากนี้ในเรื่องการใช้ประโยชน์พื้นที่นั้น ได้มีนโยบายที่จะวางแนวทางการจัดระเบียบผู้เช่าให้อยู่ในมาตรฐานเดียวกัน รวมถึงการควบคุมแก้ไขปัญหาผู้บุกรุกที่ดินรถไฟ รวมถึงการสร้างรายได้เสริมให้การรถไฟฯ จากสินทรัพย์ที่



นิรุฒ มณีพันธ์

เพิ่มโอกาสในการสร้างรายได้ของ
การรถไฟฯ อีกทาง

3. การขับเคลื่อนและการ
ยกระดับประสิทธิภาพการทำงาน
ด้วยการพัฒนาองค์กรและการ
จัดการให้เชื่อมโยงอย่างบูรณาการ
โดยจะเป็นการเพิ่มขีดความสามารถ
ให้กับพนักงานในองค์กร ไม่ว่าจะเป็น
เป็นการร่วมมือกับสถาบันการศึกษา
ชั้นนำในการยกระดับโรงเรียน
วิศวกรรมรถไฟ การพัฒนาความรู้
ความสามารถของบุคลากร เพื่อให้
มีศักยภาพตรงตาม Competency
ที่รฟท. ต้องการ และการ Reskill &
Upskill พนักงาน โดยมีส่วนสำคัญ
คือ การรักษาองค์ความรู้ โดยการ
สร้างระบบถ่ายทอดและเก็บรักษา
องค์ความรู้จากฐานรู้ (Knowledge
anagement) นอกจากนี้ยังมีแนวทาง
ในการนำเทคโนโลยีเข้ามาใช้ เพื่อ
ช่วยยกระดับมาตรฐานการบริการ
ให้ดีและมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น

ลุยปรับโครงสร้างที่ดิน

นายนิรุฒ กล่าวต่อว่า การ
ปรับปรุงโครงสร้างบริหารที่ดินการ
รถไฟฯ ให้เกิดรายได้และประโยชน์
สูงสุดต่อองค์กร โดยมีแนวทางจัด
ระเบียบผู้เช่าให้อยู่ในมาตรฐาน
เดียวกัน รวมถึงแก้ไขปัญหาคอขวด
ที่ดิน โดยแผนการปรับปรุงโครงสร้าง
ดังกล่าว เนื่องจากข้อมูลสัญญา
เช่าที่ดินพบว่า มีที่ดินรวมประมาณ
2 หมื่นไร่ แต่สร้างรายได้เข้าองค์กร
เพียงปีละ 2 พันล้านบาท ซึ่งถือว่า
น้อยมาก หากเทียบกับประสิทธิภาพ
ที่ดินที่ส่วนใหญ่อยู่ในเมือง

ด้านแผนพัฒนาพื้นที่โดย
รอบสถานีรถไฟตามหัวเมือง (TOD)
อาทิ สถานีรถไฟขอนแก่น และ
นครราชสีมา เป็นต้น เนื่องจากพบ
ว่า สถานีรถไฟเหล่านี้ มีพื้นที่ใหญ่

มีศักยภาพในการพัฒนาเพื่อการ
พาณิชย์ และ จะสร้างรายได้ธุรกิจ
ที่ไม่ใช่ธุรกิจหลัก (Noncore Business)
ให้กับองค์กรมากขึ้น อีกทั้งเพื่อผลัก
ดันให้สถานีรถไฟกลายเป็นศูนย์กลาง
(ฮับ) กลางเมือง

ขงรถไฟทางคู่ 2 สายใหม่

ขณะเดียวกันโครงการที่
เร่งผลักดันให้เกิดภายในปีนี้ หลาย
โครงการ เช่น โครงการรถไฟทาง
คู่ ช่วงเด่นชัย-เชียงใหม่-เชียงใหม่
ปัจจุบันอยู่ระหว่างกระทรวงคมนาคม
เตรียมเสนอให้ที่ประชุมคณะรัฐมนตรี
(ดรม.) รับทราบการแบ่งสัญญา
ออกเป็น 3 สัญญา คาดว่าจะเปิด
ประมูลภายในปีนี้ ขณะที่โครงการ
รถไฟทางคู่ ช่วงบ้านไผ่-มุกดาหาร-
นครพนม อยู่ระหว่างการจัดทำร่าง
ที่ไอราร์ หลังจากนั้นจะประกาศ
เพื่อเปิดประมูลได้ภายในปีนี้เช่น
เดียวกัน

นายนิรุฒ กล่าวอีกว่า ส่วน
การลงทุนโครงการรถไฟทางคู่ เฟส
2 เตรียมเดินหน้าต่อเนื่องเพื่อให้
มีการเดินทางเชื่อมต่อระหว่างกัน
ขณะนี้อยู่ระหว่างสำนักงานสภาพ
พัฒนาการเศรษฐกิจและสังคม
แห่งชาติ (สศช.) พิจารณาด้าน
การลงทุนโครงการรถไฟทางคู่
เฟส 2 ให้รอบคอบ เพื่อให้เกิด
ประโยชน์และมีประสิทธิภาพ
สูงสุดในการใช้ระบบทางราง

“เราอยากเห็นรถไฟทาง
คู่ ทั้ง 7 เส้นทางเกิดขึ้นภายในปี
นี้เหมือนกัน เพราะไม่อยากให้การ
เดินทางขาดเส้นทางการเชื่อมต่อ
ระหว่างกัน ประกอบด้วย ช่วง
ปากน้ำโพ-เด่นชัย ช่วงชุมทาง
จิระ-อุบลราชธานี ช่วงขอนแก่น-
หนองคาย ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี
ช่วงสุราษฎร์ธานี-หาดใหญ่-สงขลา

ช่วงเด่นชัย-เชียงใหม่ และช่วงชุม
ทางหาดใหญ่-ปาดังเบซาร์”

ติลย์ “สายสีแดง”

ส่วนการก่อสร้างโครงการ
รถไฟชานเมือง สายสีแดง (ช่วง
บางซื่อ-รังสิต) ขณะนี้ติดปัญหา
ล่าช้า เนื่องจากเอกชนขอขยาย
เวลาในการก่อสร้าง อีก 500 วัน
โดยบอร์ด รฟท. ได้อนุมัติให้ขยาย
เวลาในการก่อสร้างโครงการ
ดังกล่าวแล้ว 87 วัน

ส่งผลให้การเปิดเดินรถ
ล่าช้าออกไปให้บริการภายในเดือน
พ.ค. 2564 จากเดิมที่ต้องเปิดให้
บริการภายในเดือนม.ค. 2564 ทั้งนี้
กระทรวงคมนาคมได้ตั้งคณะทำงาน
พิจารณาโครงการฯ เพื่ออนุมัติ
ดำเนินการต่อไป หากครบ 500 วัน
จะทำให้การเปิดเดินรถไฟสาย
สีแดงสามารถเปิดให้บริการพร้อม
กับสถานีกลางบางซื่อ

ทั้งนี้ การเดินรถไฟสาย
สีแดงนั้น เบื้องต้นอยู่ระหว่างการ
ศึกษาว่าจะดำเนินการรูปแบบใด
ซึ่งอาจจะเป็นการร่วมลงทุนใน
รูปแบบให้เอกชนลงทุนในกิจการ
ของรัฐ (พีพีพี)

“ยืนยันว่าสายสีแดง
ก่อสร้างแล้วเสร็จเตรียมให้บริการทันที
ถึงแม้ว่าถ้าดำเนินการในรูปแบบ
พีพีพีไม่ทัน ในช่วงแรกจะให้
รฟท. เป็นผู้บริหารโครงการไปก่อน
คาดว่าจะได้ข้อสรุปภายใน 2-3
เดือนนี้”

คงต้องจับตาผู้ว่าการ
รฟท. ป้ายแดงว่าจะดำเนินการ
ได้ตามแผนที่วางไว้หรือไม่ หาก
สามารถผลักดันเมกะโปรเจกต์
แต่ละโครงการได้สำเร็จ จะเป็น
ผลงานชิ้นโบว์แดงแน่นอน